



⑮ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ Patentschrift
⑩ DE 199 09 938 C 1

⑤① Int. Cl. 7:
B 60 R 22/46

②① Aktenzeichen: 199 09 938.3-22
②② Anmeldetag: 6. 3. 1999
②③ Offenlegungstag: -
②④ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 10. 8. 2000

DE 199 09 938 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:
Autoliv Development AB, Vårgårda, SE

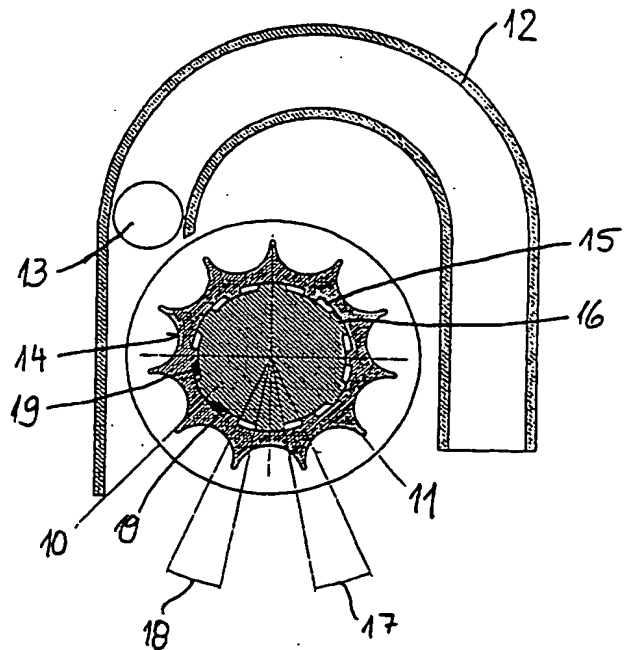
⑦④ Vertreter:
Becker und Kollegen, 40878 Ratingen

⑦⑦ Erfinder:
Enke, Olaf, Dipl.-Ing., 22767 Hamburg, DE

⑤⑧ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht
gezogene Druckschriften:
DE 196 02 549 A1
DE 195 12 660 A1
DE 94 05 834 U1

⑤④ Rotationsstraffer mit Massekörperantrieb

⑤⑦ Bei einem Rotationsstraffer für einen Sicherheitsgurt mit einem Antriebsrad für die Gurtwelle, in dessen Ebene das Gehäuse des Gurtaufrollers einen das Antriebsrad umgreifenden Kanal zur Durchleitung von beschleunigten Massekörpern als Antriebsmittel für die Drehung des Antriebsrades ausbildet, soll ein störungsfreier Durchlauf der Massekörper durch den Kanal und über das Antriebsrad sichergestellt sein. Hierzu ist vorgesehen, daß das Antriebsrad (11) gegenüber der Gurtwelle (10) um einen begrenzten Verdrehwinkel (17, 19) drehbar angeordnet ist und der erste auf das Antriebsrad (11) treffende Massekörper (13) und die Auftrefffläche (Verzahnung 14) des Antriebsrades (11) aus einem harten Material bestehen.



DE 199 09 938 C 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft einen Rotationsstraffer für einen Sicheltheisigurt, insbesondere in Kraftfahrzeugen, mit einem Gurtantriebler, dessen Gurtwelle bei Auslösung des daran gekuppelten Rotationsstraffers in Aufwickelrichtung des Sicheltheisigurtes gedreht wird, wobei die Gurtwelle mit einem Antriebsrad verbunden ist, in dessen Ebene das Gehäuse des Gurtantrieblers einen das Antriebsrad über mündenden einen Teilumfang umgreifenden Kanal zur Durchleitung von auf das Antriebsrad der Gurtwelle einwirkenden, in dem Kanal beschleunigten Massekörpern als Antriebsmittel für die Drehung des Antriebsrades ausbildet, wobei die in dem Kanal aufeinanderfolgenden Massekörper aus unterschiedlichem Material mit verschiedener Festigkeit bestehen.

Ein Rotationsstraffer mit den vorgenannten Merkmalen ist in der DE 195 12 660 A1 beschrieben.

Bei einer Ausführungsform des in der vorgenannten Druckschrift beschriebenen Rotationsstraffers ist das von den Massekörpern beanspruchte Antriebsrad mit der Gurtwelle mittels eines Zwischenglieds verbunden, welches schlüssig mit der Gurtwelle und dem Antriebsrad verbunden ist, beispielsweise Aluminium oder Kunststoff bestehend, wobei sich daraus der Vorteil ergibt, daß die Stahlkugel wesentlich bessere Gleiteigenschaften im Gegensatz zu den nachfolgenden beispielsweise Aluminiumkugeln aufweist, wobei sich eine Stahlkugel beim Aufprall auf das nachfolgende Kugenglied insbesondere ein preiswertes Material eingesetzt werden kann. Damit kann für die nachfolgenden Kugenglieder insbesondere ein preiswertes Material eingesetzt werden.

Das Antriebsrad selbst kann nach einem Ausführungsbeispiel der Erfindung vorzugsweise aus einem relativ harten Werkstoff gefertigt sein, um eine Deformation des Antriebsrades, im Falle von dessen Ausführung mit einer Verzahnung insbesondere eine Deformation dieser Verzahnung zu vermeiden und um die Ausweichbewegung des Antriebsrades zu unterstützen.

Nach einem Ausführungsbeispiel der Erfindung ist vorgesehen, daß das Antriebsrad in seinen beiden Drehrichtungen gegenüber der Gurtwelle drehbar angeordnet ist. Das aus der DE-GM 94 05 834 bekannte Lagerteil mag ein Ausweichen des Ritzels auch in dessen Drehrichtung noch zulassen, jedoch fehlt es bei dem bekannten Gegenstand an der definierten vorgesehene Relativbewegung zwischen Antriebsrad und Gurtwelle.

Zur konstruktiven Ausführung der Drehbeweglichkeit von Antriebsrad zur Gurtwelle kann vorgesehen sein, daß das Antriebsrad auf seinem einen Teilumfang erstreckende Taschen aufweist und die Gurtwelle mit radial nach außen vorspringenden Stegen in die Taschen des Antriebsrades eintritt und die Umfangseinstückung der Stege geringer bemessen ist als die Umfangseinstückung der Taschen.

Um bei der vorgenannten Ausführung der Lagerung des Antriebsrades gegenüber der Gurtwelle in dessen beiden Drehrichtungen zu ermöglichen, ist vorgesehen, daß das Antriebsrad auf der Gurtwelle mit einer Mittellage der Stege in den Taschen des Antriebsrades positioniert ist.

Nach einem Ausführungsbeispiel der Erfindung kann vorgesehen sein, daß das Antriebsrad über nachgiebige Mittel in seiner Ruhelage fixiert ist, indem beispielsweise kleine Federn oder Gummikörper angeordnet sind, die das Antriebsrad II in der mittleren Ruheposition fixieren, jedoch auch ein Ausweichen unter radialer Belastung ermöglichen.

In einer aus der DE 195 12 660 A1 bekannten Weise können die Massekörper als Kugeln ausgebildet sein und das Antriebsrad kann eine Außenverzahnung mit einer der Ab-

messung der Kugeln angepaßten Kontur aufweisen.

In der Zeichnung ist ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wiedergegeben, welches nachstehend beschrieben ist; die einzige Figur zeigt in einer schematischen Seitenansicht das Antriebsrad eines Rotationsstraffers sowie einen ihn teilweise umschließenden Kanal mit dem ersten, aus Stahl bestehenden Massekörper.

Die vorgenannte Zeichnung beschränkt sich auf die Wiedergabe der für das Verständnis der vorliegenden Erfindung wesentlichen Merkmale; zum Aufbau und zur Funktion des vollständigen Rotationsstraffers wird insoweit auf die Offenbarung der DE 195 12 660 A1 Bezug genommen.

Auf dem Ende einer Gurtwelle 10 ist ein Antriebsrad 11 gelagert, welches über einen Teilumfang von einem Rohr 12 umschlossen ist, in welchem mehrere bei dem dargestellten Ausführungsbeispiel als Kugel ausgebildete Massekörper angeordnet sind, von denen nur die als erste auf das Antriebsrad 11 treffende Kugel 13 zeichnerisch dargestellt ist. Zum Ausführen der Antriebsbewegung weist das Antriebsrad 11 auf seinem äußeren Umfang eine Außenverzahnung 14 auf, die in ihrer Konfiguration auf die Abmessungen der Kugel 13 abgestimmt ist, so daß bei einem Antrieb der Kugel 13 diese in der von der Außenverzahnung 14 gebildeten Tasche zu liegen kommt und beim weiteren Durchlauf das Antriebsrad 11 in Drehung versetzt. Die dargestellte erste Kugel 13 besteht aus Stahl, während die weiteren, nicht mehr dargestellten und in dem Rohr 12 bzw. dem von diesem gebildeten Kanal angeordneten Kugeln als Aluminium oder einem anderen weichen Werkstoff wie beispielsweise Kunststoff bestehen.

Das Antriebsrad 11 ist auf der Gurtwelle 10 verdrehbar gelagert, wozu das Antriebsrad 11 auf seinem die Gurtwelle 10 umschließenden Innenumfang sich jeweils über einen Teilumfang erstreckende Taschen 15 aufweist, in welche die Gurtwelle 10 mit auf ihrem äußeren Umfang angeordneten, radial nach außen vorstehenden Stegen 16 eingreift. Um die Relativbeweglichkeit des Antriebsrades 11 gegenüber der Gurtwelle 10 sicherzustellen, ist die Umfangserstreckung der Taschen 15 größer bemessen als die entsprechende Erstreckung der Stege 16, so daß sich über die Bewegung der Stege 16 in den Taschen 15 eine definierte Relativdrehung des Antriebsrades 11 gegenüber der Gurtwelle 10 ergibt.

In der in der Zeichnung dargestellten Ruhelage ist das Antriebsrad 11 derart auf der Gurtwelle 10 angeordnet, daß die Stege 16 in einer Mittellage in den Taschen 15 zu liegen kommen, so daß sich die Taschen 15 in beiden möglichen Drehrichtungen über die Stege 16 hinaus erstrecken; damit ergibt sich ein positiver Verdrehwinkel 17 in der Stramm-Drehrichtung des Antriebsrades 11 entgegen dem Uhrzeigersinn und ein gleichgroßer negativer Verdrehwinkel 18 bezüglich einer Drehung des Antriebsrades im Uhrzeigersinn.

In den Taschen 15 sind elastische Körper 19, beispielsweise kleine Federn oder Gummikörper, angeordnet, die das Antriebsrad 11 in dessen mittlerer Ruhelage positionieren und ein Ausweichen unter radialer Belastung ermöglichen.

Trifft nun die erste Kugel 13 in einer nicht passenden Zuordnung des Antriebsrades 11 bzw. von dessen Außenverzahnung 14 zu dem Ausgang des Kanals im Rohr 12, so kann über die Verdrehung des Antriebsrades gegenüber der Gurtwelle 10 die Zuordnung der Außenverzahnung zu den darauf folgenden Kugeln korrigiert werden, ohne daß es zu einem Mitreißen eines Zahnsegments und einem anschließenden Verkeilen der Kugeln mit dem Antriebsrad aufgrund einer Deformation des Werkstoffes kommt. Für diese Lagekorrektur braucht lediglich die Trägheit des Antriebsrades 11 und ggf. die Rückstellkraft der elastischen Körper 19 überwunden werden.

Patentansprüche

1. Rotationsstraffer für einen Sicherheitsgurt, insbesondere in Kraftfahrzeugen, mit einem Gurtaufroller dessen Gurtwelle bei Auslösung des daran gekuppelten Rotationsstraffers in Aufwickelrichtung des Sicherheitsgurtes gedreht wird, wobei die Gurtwelle mit einem Antriebsrad verbunden ist, in dessen Ebene das Gehäuse des Gurtaufrollers einen das Antriebsrad über mindestens einen Teilumfang umgreifenden Kanal zur Durchleitung von auf das Antriebsrad der Gurtwelle einwirkenden, in dem Kanal beschleunigten Massekörpern als Antriebsmittel für die Drehung des Antriebsrades ausbildet, wobei die in dem Kanal aufeinanderfolgenden Massekörper aus unterschiedlichem Material mit verschiedener Festigkeit bestehen, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) gegenüber der Gurtwelle (10) um einen begrenzten Verdrehwinkel (17, 18) drehbar angeordnet ist und der erste auf das Antriebsrad (11) treffende Massekörper (13) und die Auftrefffläche (Verzahnung 15) des Antriebsrades (11) aus einem harten Material bestehen.

2. Rotationsstraffer nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Massekörper (13) aus einem härteren Material besteht als die nachfolgenden Massekörper.

3. Rotationsstraffer nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Massekörper (13) aus gehärtetem Stahl besteht.

4. Rotationsstraffer nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) als ganzes aus einem harten Material besteht.

5. Rotationsstraffer nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) in seinen beiden Drehrichtungen gegenüber der Gurtwelle (10) begrenzt drehbar angeordnet ist.

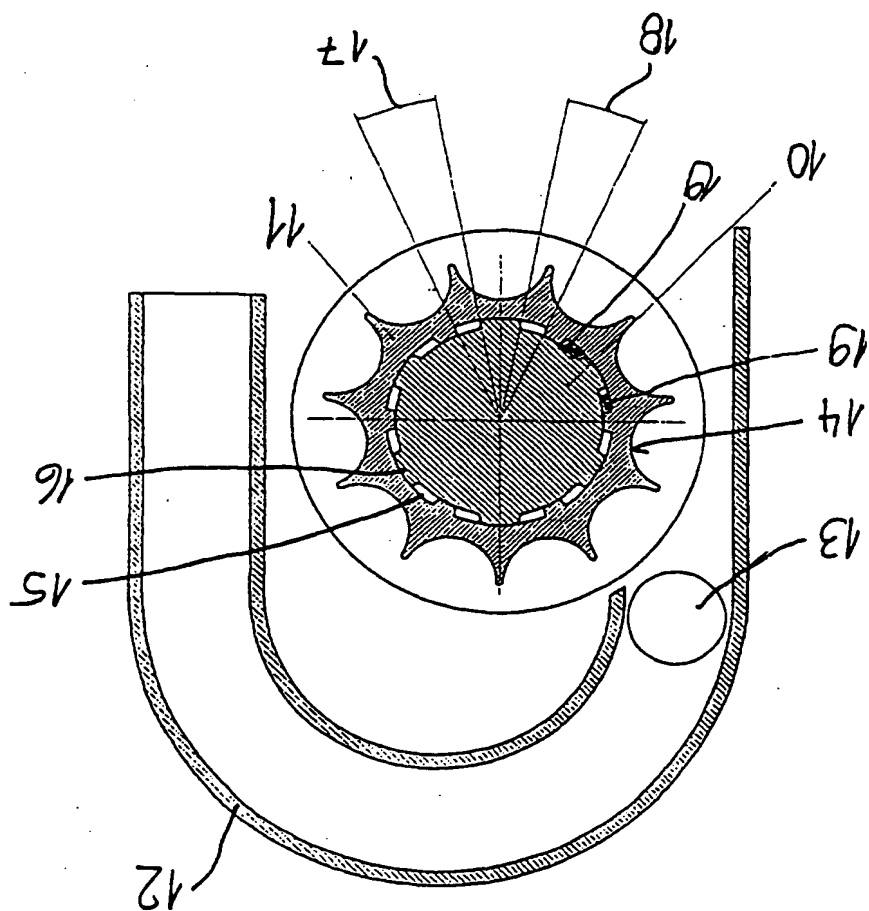
6. Rotationsstraffer nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) auf seinem die Gurtwelle (10) umschließenden Innenumfang sich über einen Teilumfang erstreckende Taschen (15) aufweist und die Gurtwelle (10) mit radial nach außen vorspringenden Stegen (16) in die Taschen (15) des Antriebsrades (11) eingreift und die Umfangserstreckung der Stege (16) geringer bemessen ist als die Umfangserstreckung der Taschen (15).

7. Rotationsstraffer nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) auf der Gurtwelle (10) mit einer Mittellage der Stege (16) in den Taschen (15) des Antriebsrades (11) positioniert ist.

8. Rotationsstraffer nach einem der Ansprüche 5 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß das Antriebsrad (11) über nachgiebige Mittel (19) in seiner Ruhelage fixiert ist.

9. Rotationsstraffer nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Massekörper als Kugeln ausgebildet sind und das Antriebsrad (11) eine Außenverzahnung (14) mit einer der Abmessung der Kugeln (13) angepaßten Kontur aufweist.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen



Rotation tightener for safety belt has drive wheel for belt shaft, with housing of belt roller forming channel surrounding drive wheel and conveying accelerated mass bodies to produce rotation

Patent Number: DE19909938
Publication date: 2000-08-10
Inventor(s): ENKE OLAF (DE)
Applicant(s):: AUTOLIV DEV (SE)
Requested Patent: ☐ DE19909938
Application Number: DE19991009938 19990306
Priority Number(s): DE19991009938 19990306
IPC Classification: B60R22/46
EC Classification: B60R22/46D
Equivalents:

Abstract

The safety belt rotation tightener involves a drive wheel for the belt shaft. The housing of the belt roller forms a channel surrounding the drive wheel. The channel conveys accelerated mass bodies to produce the rotation of the drive wheel. The disturbance-free passage of the mass bodies through the channel and over the drive wheel is ensured. The drive wheel (11) in relation to the belt shaft (10) is rotatably arranged at a limited rotary angle (17,19). The first mass body (13) coming into contact with the drive wheel and the teeth (14) of the drive wheel are made of a hard material.

Data supplied from the esp@cenet database - I2

THIS PAGE BLANK (USPTO)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☐ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☒ **OTHER:** up-side down

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)